Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 95

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ АВТОВАЗА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00095

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 95, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 02.04.2020.
Дата выхода в свет: 24.09.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС; 7 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © частная коллекция; 8 (вверху) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Созинов Виталий/Фотохроника ТАСС; 9 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © АЛЕКСАНДР МИХЕИЧЕВ / Фотобанк Лори; 10 (вверху) © Дьяконов Юрий/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Т.Жебраускаса/ Фотохроника ТАСС; 11 (вверху) © Free Wind/Фотобанк Лори, (в центре) © Яковлев Сергей/Фотобанк Лори, (внизу) © Szater/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка обивки крыши и регулировка рулевого колеса

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Электромобили АвтоВАЗа

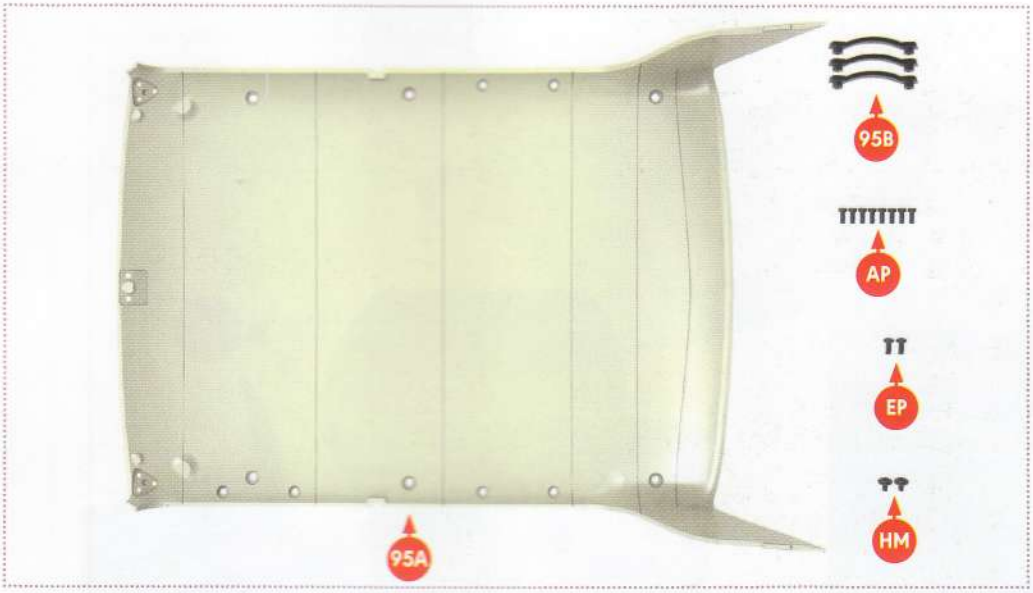
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Труженик послевоенного мира ГАЗ-51

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

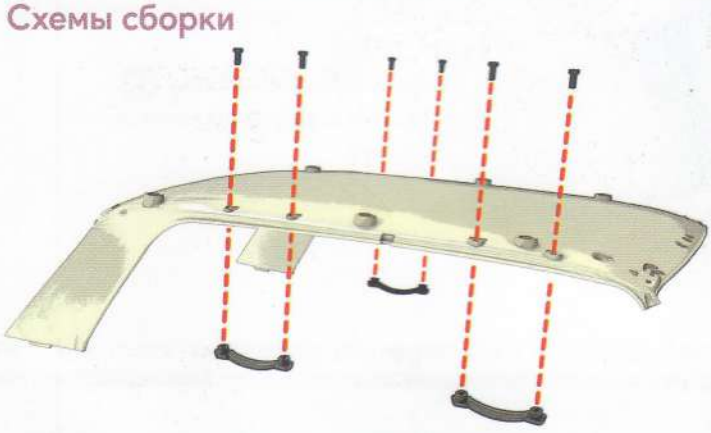
Сборка обивки крыши и регулировка рулевого колеса

Используя полученные с этим номером детали, установите боковые ручки на обивку крыши, а также отрегулируйте рулевое колесо вашей модели ВАЗ-2101.

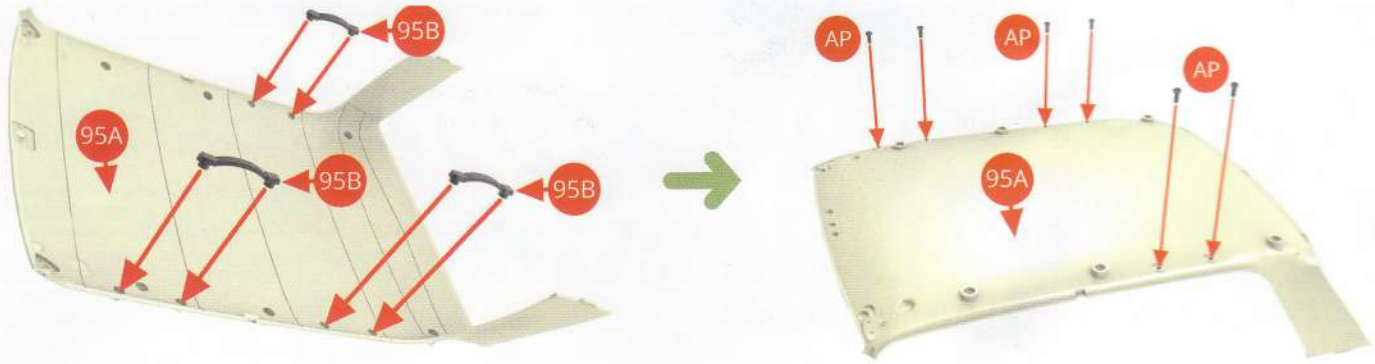


- 95A Обивка крыши
- 95B Боковые ручки (3 шт.)
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (8 шт.)
- EP Винт М2,0 × 4,0 мм (2 шт.)
- HM Винт М1,7 × 3,0 × 5,0 мм (2 шт.)

Схемы сборки

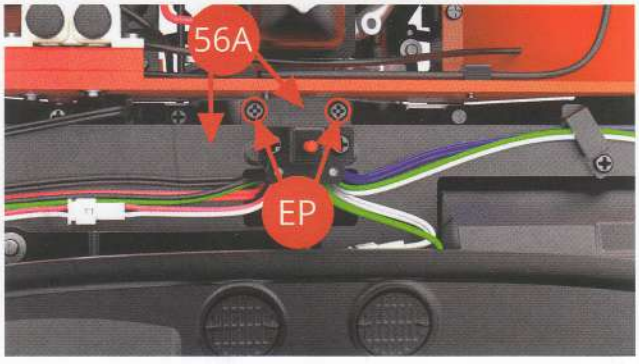


1



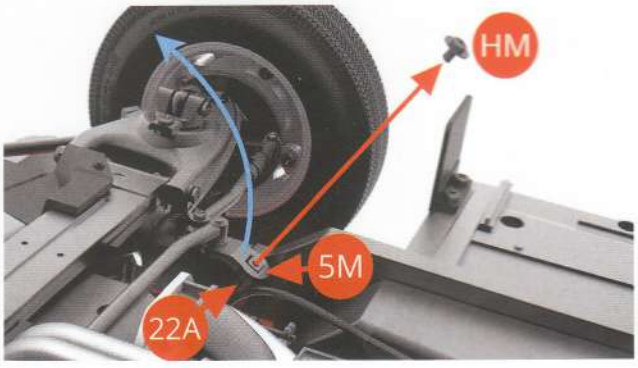
Установите поочередно три боковые ручки 95B на обивку крыши 95A и закрепите каждую с обратной стороны двумя винтами AP.

2



Закрепите дополнительно основание приборной панели 56A двумя винтами EP.

3



Открутите винт HM и снимите рулевую сошку 5M с квадратного торца колонки корпуса червячной передачи 22A (синяя стрелка).

4

Проверните рулевое колесо 2D на 180 градусов по часовой стрелке (зеленая стрелка). Переверните модель автомобиля и снова наденьте рулевую сошку 5M на квадратный торец колонки корпуса червячной передачи 22A, закрепив винтом HM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Электромобили АвтоВАЗа

Малоизвестной, но весьма любопытной страницей в жизни Волжского автомобильного завода была работа по созданию автомобилей с электродвигателем – электромобилей. Их в портфеле ВАЗа насчитывается около 20, причем большинство было разработано еще в советское время.

К серьезной работе по созданию электромобилей в СССР приступили в начале 1970-х годов. Первые партии электромобилей поступили для опытной эксплуатации в Москву и Подольск в 1975 году. Годом раньше к этой работе подключился и АвтоВАЗ.

Первые шаги

В начале 1974 года Минавтопром принял решение о создании на ВАЗе подразделения по проектированию и изготовлению электромобилей и автомобильной электроники.

Было очевидно, что начинать надо с разработки электропривода. За основной вариант был принят классический привод с одним двигателем постоянного тока: коллекторный, с независимым возбуждением (последняя особенность была принципиально новым качеством в тяговом электроприводе). Далее предполагалось проведение НИР и ОКР по приводам с мотор-колесами с двигателем постоянного тока, с вентильным двигателем и асинхронным двигателем с частотным регулированием.

Аккумуляторные батареи – «сердце» электромобиля ВАЗ-2801. 1984 год.

Сборочный конвейер Волжского автомобильного завода. 1977 год.

«Далее мы вышли на изготовителя этой серии двигателей – московский опытный авиаагрегатный завод "Дзержинец" (будем для краткости называть его по-современному – фирмой), – вспоминает конструктор А. Хайнов. – Фирма эта занималась разработкой и изготовлением авиационных электроприводов. Они были полегче, да и в габаритах поменьше. Нам было необходимо создать оригинальный тяговый двигатель для легкового электромобиля, поскольку из всей широкой гаммы электродвигателей, выпускаемой нашей промышленностью, таких еще не существовало. А фирма "Дзержинец" обладала и превосходной школой проектирования, и вполне современной технологией изготовления электродвигателей».

В результате сотрудничества с заводом «Дзержинец» в распоряжении вазовцев появился тяговый электродвигатель ПТ-125 (25 кВт), а впоследствии и ПТ-146 (40 кВт).

Испытания мотор-колесных двигателей постоянного тока проводили совместно с Новосибирским институтом НЭТИ. С этим институтом были разработаны «торцовые конструкции асинхронных двигателей».

Заводом «Дзержинец» совместно с Бюро электрических машин ВАЗа был разработан асинхронный тяговый двигатель с охлаждением масляным впрыском.

Электромобиль «Жигули» ВАЗ-2801 производства Волжского автомобильного завода без привычного двигателя. 1984 год.

«Двойка» с электромотором

В 1975 году на ВАЗе были собраны два первых электромобиля на базе универсала ВАЗ-2102, первоначально называвшиеся ВАЗ-2102Э, а позже получившие индекс ВАЗ-21029. Обе машины были испытаны и переданы в опытную эксплуатацию. Был заключен договор с ГорПТУС, и электромобили использовались для перевозок почты по городу Тольятти.

В отличие от «двойки», электромобиль не имел задних дверей и окон – их заменили глухие гофрированные боковины. Задняя дверь осталась прежней. По правому борту находился люк доступа к никель-цинковым аккумуляторам. Под капотом был установлен электродвигатель мощностью 25 кВт. Выхлопная труба, естественно, отсутствовала, но отверстие под нее в кузове осталось. Заявленный запас хода электромобиля составлял 110 км с одной подзарядкой батареи при движении за городом со скоростью 40 км/ч.

В 1979 году, впервые в истории ВАЗа, комиссия, назначенная приказом № 222 по Минавтопрому от 15 августа 1979 года, провела приемочные испытания электромобиля-фургона ВАЗ-21029 по программе, утвержденной УКЭР Минавтопрома. Испытания проводились на автополигоне НАМИ. На основании результатов испытаний комиссия рекомендовала электромобиль-фургон

Первые электророллеры

Собственно первой конструкцией ВАЗа с электродвигателем можно считать экспериментальный автороллер Э11011. Две таких опытных машины серии 200 были переданы в Бюро электрических машин для установки на них электродвигателей ДТ-11 завода «Дзержинец».

Один из ранних вариантов электроавтомобиля ВАЗ-2102Э. 1970-е годы.

Электромобиль ВАЗ-2801 на городской улице. 1984 год.

ВАЗ-21029 для постановки на производство, которое должно было начаться с выпуска опытно-промышленной партии. В 1980–1981 годах такая партия общим количеством 47 штук была выпущена. По результатам опытной эксплуатации в конструкцию электромобилей были внесены усовершенствования.

Так, например, немалую массу (380 кг) никель-цинковых аккумуляторных батарей теперь принимал на себя не несущий кузов, а специальная алюминиевая рама. В таком виде электромобиль получил индекс ВАЗ-2801. На некоторые электромобили сбоку нанесли надпись «ЭЛЕКТРО».

Часть этих машин эксплуатировалась в Тольятти на почтовых перевозках, часть – в московском Опытном автохозяйстве № 34, остальные были переданы для проведения эксплуатационных испытаний в различные города: Запорожье, Киев и Симферополь. Пара «электродвоек» трудилась на самóм АвтоВАЗе, развозя по цехам обеды.

Опыт использования электромобилей хоть и показал их пригодность к повседневной эксплуатации, но и выявил также множество недостатков, среди которых выделялись слишком малый запас хода, большая масса аккумуляторных батарей и трудности с их подзарядкой. Кое-где на Украине, судя по фотографиям в Интернете, еще можно встретить электромобили ВАЗ-2801. Правда, никакого электрооборудования на них давно нет, а стоят обычные бензиновые двигатели. Отличить их от ВАЗ-2102 можно только по необычному для «двойки» кузову фургонного типа.

Автомобиль ВАЗ-2801 на автокомбинате №34. 1984 год.

Труженик послевоенного мира ГАЗ-51

ГАЗ-51 – самый массовый грузовик советского производства в период с конца 40-х до середины 70-х годов XX века – рабочая лошадка трех послевоенных десятилетий. Этот универсальный автомобиль грузоподъемностью 2,5 т получил широкое распространение во всех сферах народного хозяйства СССР и социалистических стран.

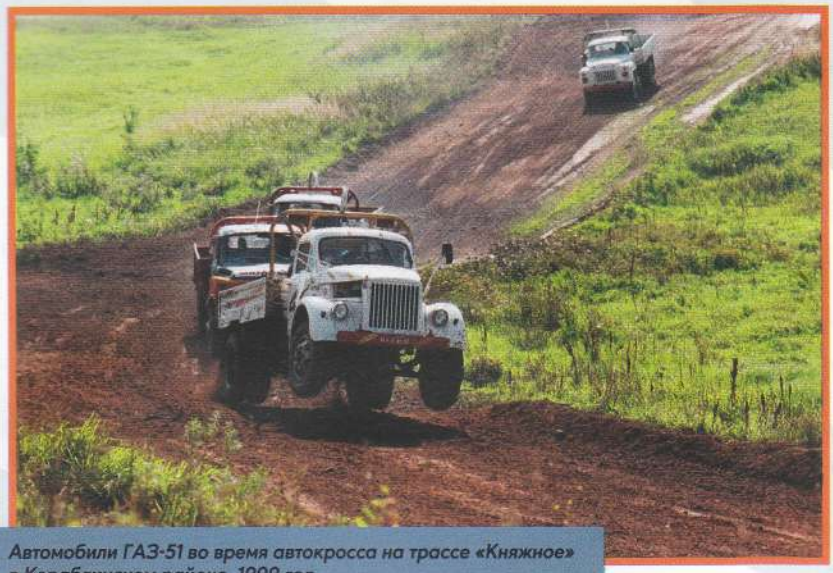
Грузовик ГАЗ-51 на улицах Будапешта. 1980-е годы.

Без преувеличения можно утверждать, что без этой машины немыслимым было бы послевоенное восстановление страны, особенно в сельском хозяйстве. «Полстапервый» был легендарным автомобилем, который можно было встретить в любой части СССР от «южных гор до северных морей».

Шпионская история

Работы над новым грузовиком, призванным заменить на конвейере Горьковского автозавода безнадежно устаревшую «полуторку» ГАЗ-АА, начались в 1937 году. «Движущей силой» всех проектировавшихся тогда новых моделей ГАЗа должен был стать новый 6-цилиндровый мотор. В 1937 году по заданию Совнаркома и по линии Иностранного отдела НКВД у сотрудников фирмы «Крайслер» (Chrysler) за 25 тыс. долларов была нелегально приобретена часть чертежей нового двигателя Dodge D5 объемом 3,56 л. На

Грузовик ГАЗ-51 на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.



Автомобили ГАЗ-51 во время автокросса на трассе «Княжное» в Кораблинском районе. 1999 год.

этой основе был доработан под местные условия, переразмерен в метрическую систему и адаптирован к производству в Горьком нижнеклапанный мотор ГАЗ-11.

Опытный образец

В июне 1938 года начали изготавливать первые узлы грузовика ГАЗ-51, еще через месяц приступили к изготовлению первого опытного образца, а к декабрю газовцы имели полностью готовую машину. В мае 1939 года первый образец ушел на испытания и завершил их в июле 1940-го. К этому моменту был готов еще один опытный образец, собранный в конце 1939 года.

После окончания испытаний, летом 1940 года, опытный образец, получивший новую цельнометаллическую кабину, был показан на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. Внешне, однако, опознать в нем будущий легендарный грузовик было невозможно – кабина была совсем другая, вполне соответствовавшая автомобильной моде тех лет, с капотом «аллигатор», крыльями, как у легковушек, и т. д. Внешне она больше напоминала кабину послевоенного грузовика ЗИС-150. К 1941 году грузовик был готов к серийному производству, но сверху команды не было: война стояла у порога, и было не до новых автомобилей.

Запуск в серию

К ГАЗ-51 вернулись только в 1943 году. Опыт войны и знакомство с трофейной и ленд-лизовской автомобильной техникой внесли в конструкцию существенные коррективы. Ведущий конструктор А. Д. Просвирник радикально перекомпоновал и доработал грузовик, и от довоенного ГАЗ-51, по существу, осталось лишь название.

Путем незначительного усиления некоторых агрегатов и применения шин размерностью 7,50-20 удалось превратить ГАЗ-51 в 2,5-тонный автомобиль, добавив 500 кг полезной нагрузки. На машине появился хорошо зарекомендовавший себя в мировой практике гидравлический тормозной привод. Расход бензина по сравнению с ГАЗ-АА снизился на 30 %. Была проведена серьезная работа по обеспечению значительной (до 80 %) унификации с полноприводным будущим базовым армейским вариантом грузовика – ГАЗ-63. От последнего на ГАЗ-51 перекочевала и цельнометаллическая кабина от американского «Студебекера US-6» (Studebaker US-6). Первоначальные фирменные Г-образные крылья быстро заменили на обеих моделях

Сдача государству зерна с полей республики на грузовиках ГАЗ-51. Литовская ССР. 1981 год.

Автомобиль – долгожитель

Последний ГАЗ-51А собрали на конвейере в Горьком 2 апреля 1975 года и отправили в заводской музей. Но даже в 1990-е годы «полстапервые» можно было еще встретить на дорогах страны.

круглыми. В некоторых изданиях можно встретить утверждение, что на ГАЗ-51 кабина от «студебекера» была уменьшена. Да, сам ГАЗ-51 был меньше американского грузовика, но как же можно уменьшить кабину? Тогда и людей надо уменьшить!

19 июня 1945 года, за пять дней до парада Победы, на знаменитом автомобильном показе в Кремле среди прочих новых моделей техники советскому руководству были представлены автомобили ГАЗ-51 и ГАЗ-63. В середине 1945 года выяснилось, что завод не готов должным образом обеспечить технологическую базу под массовый выпуск ГАЗ-51 / ГАЗ-63: трудности вызывали штампованные стальные детали. Да и металл, особенно тонкий листовой прокат, в стране был в дефиците. Поэтому автомобиль решено было выпускать с кабиной на деревянном каркасе, облицованном фанерой.

Первая пробная партия автомобилей сошла с конвейера в январе 1946 года. Мелкосерийный выпуск ГАЗ-51 начался в июне 1946 года, а крупносерийный – только с конца 1947 года. Дальше у «газона» начался период многолетней модернизации, которой руководил конструктор Б. И. Шихов.

Деревянная кабина в 1950 году превратилась в комбинированную, затем в цельнометаллическую, а в 1954 году получила обогрев. Спустя год была освоена модернизированная версия ГАЗ-51А, имевшая увеличенную грузовую платформу, откидные борта и более надежный стояночный тормоз.

За время производства, продолжавшееся до 1975 года, было выпущено 3 481 033 грузовика различных модификаций. «Полстапервый» стал самым массовым грузовиком в истории СССР. По лицензии эти машины выпускались в Польше, под названием Lublin 51; в Китае, при помощи СССР, на заводе в городе Нанкин в 1958 году начался выпуск лицензионных грузовиков под названием Yuejin NJ130; производилась машина и в Северной Корее, также при помощи СССР, называлась она Sungri-58. Из машинокомплектов грузовики собирались в Албании и Болгарии.

В кабине автомобиля ГАЗ-51. 2008 год.

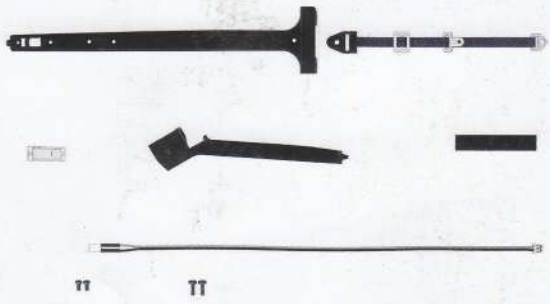
Старый грузовик марки ГАЗ-51 в деревне. 2018 год.

Старый грузовик ГАЗ-51 все еще в строю. 2008 год.

В НОМЕРЕ 96

- СБОРКА НАКЛАДКИ ЛЕВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ
- МЕЧТА 1990-Х: «ОПЕЛЬ ОМЕГА»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НАКЛАДКА ЛЕВОЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ
- РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ
- ПЛАФОН ЛЕВОЙ ЛАМПЫ САЛОНА
- НАКЛАДКА ПЕРЕДНЕЙ ЛЕВОЙ БОКОВИНЫ
- КАБЕЛЬ ЛЕВОЙ ЛАМПЫ САЛОНА
- ИЗОЛЕНТА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!